

Bruxelles, 3 luglio 2024
(OR. en)

10645/24

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0265(COD)**

**CODEC 1426
TRANS 271
CLIMA 228
ENV 581
COMPET 615
PE 161**

NOTA INFORMATIVA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 11-14 marzo 2024)

I. INTRODUZIONE

La relatrice Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES) ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo (TRAN), una relazione sulla proposta di direttiva in oggetto contenente 51 emendamenti (emendamenti 1-51) alla proposta.

Inoltre, il gruppo Verts/ALE ha presentato nove emendamenti (emendamenti 52-60) e alcuni deputati di diversi gruppi politici hanno presentato cinque emendamenti (emendamenti 61-65).

II. VOTAZIONE

Nella votazione del 12 marzo 2024, la plenaria del Parlamento europeo ha adottato gli emendamenti 1-51 alla proposta di direttiva. Non sono stati adottati altri emendamenti.

La proposta della Commissione così modificata costituisce la posizione del Parlamento in prima lettura, contenuta nella risoluzione legislativa riportata in allegato.

P9_TA(2024)0126

Pesi e dimensioni massimi di taluni veicoli stradali

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 12 marzo 2024 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0445),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0306/2023),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 26 ottobre 2023¹,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0047/2024),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

Emendamento 1
Proposta di direttiva
Considerando 4

Testo della Commissione

(4) Per conseguire tali obiettivi è auspicabile trovare il giusto equilibrio tra efficienza economica, sostenibilità ambientale, protezione delle infrastrutture stradali e aspetti relativi alla sicurezza stradale.

Emendamento

(4) Per conseguire tali obiettivi è auspicabile trovare il giusto equilibrio tra efficienza economica, sostenibilità ambientale, protezione delle infrastrutture stradali e aspetti relativi alla sicurezza stradale. ***Inoltre, per garantire la coerenza legislativa e la certezza del diritto, è opportuno adeguare il più possibile la presente direttiva al regolamento che definisce i livelli di CO₂ per i veicoli pesanti e alla direttiva in materia di trasporti combinati.***

Emendamento 2
Proposta di direttiva
Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) La presente direttiva è intesa a migliorare la competitività del settore del trasporto su strada promuovendo operazioni di trasporto più efficienti in termini di costi e sostenibili e incoraggiando l'intermodalità. Sebbene le nuove disposizioni si tradurranno in una riduzione dei veicoli-km percorsi, ci si attende che la grave carenza di conducenti nell'Unione persisterà. Per far fronte a tale carenza, è fondamentale migliorare con urgenza le condizioni lavorative dei conducenti dei veicoli pesanti. La mancanza di parcheggi per autocarri di qualità nell'Unione contribuisce al deterioramento delle condizioni di lavoro degli autotrasportatori, il che rappresenta un problema soprattutto durante i viaggi a

lunga distanza.

Al fine di affrontare tale situazione e migliorare l'attrattività del settore, l'incremento delle dimensioni richiesto per installare tecnologie a emissioni zero nei veicoli non dovrebbe andare a scapito di uno spazio sufficiente nell'abitacolo e dovrebbe anzi migliorare il comfort dei conducenti. Ove possibile è opportuno valutare e promuovere nuove concezioni che consentano di ottenere spazio aggiuntivo nell'abitacolo per l'installazione di servizi igienici a bordo.

Emendamento 3
Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

(7) Al fine di garantire un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della presente direttiva nel traffico nazionale e internazionale, è necessario chiarire che ***le*** deroghe ***nazionali*** a taluni limiti di pesi e dimensioni massimi consentiti per determinati tipi di veicoli ***che circolano nel traffico nazionale non si applicano automaticamente ai veicoli utilizzati nel contesto di operazioni transfrontaliere.***

Emendamento

(7) Al fine di garantire un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della presente direttiva nel traffico nazionale e internazionale, è necessario chiarire che ***attualmente sono in vigore*** deroghe ***specifiche, spesso sulla base di intese bilaterali tra Stati membri limitrofi,*** a taluni limiti di pesi e dimensioni massimi consentiti per determinati tipi di veicoli ***specializzati utilizzati per operazioni di trasporto, che dovrebbero essere mantenute fintantoché non esercitano alcun impatto sulla concorrenza internazionale.***

Emendamento 4
Proposta di direttiva
Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Il trasporto di carichi indivisibili costituisce un segmento di mercato importante legato ai settori strategici delle energie rinnovabili, dell'ingegneria civile e delle infrastrutture, del petrolio e del gas, dell'industria pesante e della produzione di

Emendamento

(8) Il trasporto di carichi indivisibili costituisce un segmento di mercato importante legato ai settori strategici delle energie rinnovabili, dell'ingegneria civile e delle infrastrutture, del petrolio e del gas, dell'industria pesante e della produzione di

energia elettrica. Nonostante il valore riconosciuto degli attuali orientamenti europei sulle migliori pratiche in materia di trasporti eccezionali, adottati da esperti designati dagli Stati membri, sono stati compiuti scarsi progressi verso la semplificazione e l'armonizzazione delle norme e delle procedure per ottenere autorizzazioni per il trasporto di carichi indivisibili. Fatto salvo il diritto degli Stati membri di stabilire le condizioni necessarie per garantire il trasporto sicuro di carichi indivisibili nel loro territorio, gli Stati membri dovrebbero cooperare per armonizzare, per quanto possibile, tali prescrizioni al fine di evitare il moltiplicarsi di condizioni divergenti che perseguono la medesima finalità. Gli Stati membri dovrebbero inoltre garantire che le prescrizioni nazionali siano proporzionate e non discriminatorie, astenendosi dall'imporre prescrizioni ingiustificate quali la buona conoscenza della lingua nazionale dello Stato membro interessato. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi per gli operatori e garantire operazioni efficienti, eque e sicure, è fondamentale istituire un sistema trasparente, armonizzato e di facile utilizzo per l'ottenimento delle autorizzazioni.

energia elettrica. Nonostante il valore riconosciuto degli attuali orientamenti europei sulle migliori pratiche in materia di trasporti eccezionali, adottati da esperti designati dagli Stati membri, sono stati compiuti scarsi progressi verso la semplificazione e l'armonizzazione delle norme e delle procedure per ottenere autorizzazioni per il trasporto di carichi indivisibili. Fatto salvo il diritto degli Stati membri di stabilire le condizioni necessarie per garantire il trasporto sicuro di carichi indivisibili nel loro territorio, gli Stati membri dovrebbero cooperare per armonizzare, per quanto possibile, tali prescrizioni al fine di evitare il moltiplicarsi di condizioni divergenti che perseguono la medesima finalità. Gli Stati membri dovrebbero inoltre garantire che le prescrizioni nazionali siano proporzionate e non discriminatorie, astenendosi dall'imporre prescrizioni ingiustificate quali la buona conoscenza della lingua nazionale dello Stato membro interessato. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi per gli operatori e garantire operazioni efficienti, eque e sicure, è fondamentale istituire un sistema trasparente, armonizzato e di facile utilizzo per l'ottenimento delle autorizzazioni, *disponibile in tutte le lingue dell'UE e facilmente accessibile tramite mezzi di comunicazione elettronici. Tali autorizzazioni dovrebbero essere rilasciate in formato elettronico e basarsi sul documento SERT (Special European Registration of Trucks and Trailers), che mira ad armonizzare le informazioni tecniche sui veicoli, come l'immatricolazione di rimorchi o rimorchi modulari. Gli operatori dei trasporti dovrebbero essere autorizzati a effettuare operazioni di trasporto di carichi indivisibili utilizzando tale documento elettronico.*

Emendamento 5
Proposta di direttiva
Considerando 9

(9) I sistemi modulari europei sono stati ampiamente utilizzati e sottoposti a prove e si sono rivelati una soluzione interessante per migliorare l'efficienza economica ed energetica delle operazioni di trasporto, garantendo nel contempo la sicurezza stradale e la protezione delle infrastrutture, grazie al fatto che sono stati circoscritti a parti adeguate delle reti stradali. Date le specificità nazionali, i diversi interessi economici, le esigenze di trasporto e le diverse capacità delle infrastrutture di trasporto presenti negli Stati membri, questi ultimi si trovano nella posizione migliore per valutare e autorizzare la circolazione di sistemi modulari europei nei loro territori. Nel contempo, al fine di ampliare gli impatti socioeconomici e ambientali positivi del ricorso ai sistemi modulari europei, è fondamentale eliminare gli ostacoli inutili al loro utilizzo nelle operazioni transfrontaliere tra Stati membri confinanti che consentono la circolazione di tali veicoli combinati sul loro territorio, senza limitazioni in termini di numero di frontiere attraversate, purché rispettino i pesi e le dimensioni massimi autorizzati per i sistemi modulari europei stabiliti dagli Stati membri all'interno dei rispettivi territori. Ciò al fine di garantire che i sistemi modulari europei utilizzati nelle operazioni transfrontaliere rispettino il limite comune inferiore di peso e dimensione applicabile a tali sistemi in detti Stati membri. Ai fini della sicurezza delle operazioni, della trasparenza e della chiarezza giuridica, è opportuno stabilire condizioni comuni per la circolazione di sistemi modulari europei nel traffico nazionale e internazionale, **anche fornendo** informazioni chiare in merito ai limiti in termini di pesi e dimensioni per i sistemi modulari europei **e** in merito alle parti della rete stradale compatibili con le specifiche di tali veicoli, **e il** monitoraggio **degli** impatti dell'uso dei sistemi modulari

(9) I sistemi modulari europei sono stati ampiamente utilizzati e sottoposti a prove e si sono rivelati una soluzione interessante per migliorare l'efficienza economica ed energetica delle operazioni di trasporto, garantendo nel contempo la sicurezza stradale e la protezione delle infrastrutture, grazie al fatto che sono stati circoscritti a parti adeguate delle reti stradali. Date le specificità nazionali, i diversi interessi economici, le esigenze di trasporto e le diverse capacità delle infrastrutture di trasporto presenti negli Stati membri, questi ultimi si trovano nella posizione migliore per valutare e autorizzare la circolazione di sistemi modulari europei nei loro territori. ***Prima di autorizzare i sistemi modulari europei, gli Stati membri dovrebbero effettuare una valutazione preventiva dei nuovi percorsi in merito al loro possibile impatto sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture, sulla cooperazione modale, sul trasferimento modale e sull'ambiente.*** Nel contempo, al fine di ampliare gli impatti socioeconomici e ambientali positivi del ricorso ai sistemi modulari europei, è fondamentale eliminare gli ostacoli inutili al loro utilizzo nelle operazioni transfrontaliere tra Stati membri confinanti che consentono la circolazione di tali veicoli combinati sul loro territorio, senza limitazioni in termini di numero di frontiere attraversate, purché rispettino i pesi e le dimensioni massimi autorizzati per i sistemi modulari europei stabiliti dagli Stati membri all'interno dei rispettivi territori. Ciò al fine di garantire che i sistemi modulari europei utilizzati nelle operazioni transfrontaliere rispettino il limite comune inferiore di peso e dimensione applicabile a tali sistemi in detti Stati membri. Ai fini della sicurezza delle operazioni, della trasparenza e della chiarezza giuridica, è opportuno stabilire condizioni comuni per la circolazione di sistemi modulari europei nel traffico

europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché sugli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema di trasporto, compresi gli impatti sulla quota modale.

nazionale e internazionale. ***Tali condizioni dovrebbero, tra l'altro, garantire che i sistemi modulari europei circolino su strade in cui è garantita la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada. Gli Stati membri dovrebbero fornire informazioni chiare in merito ai limiti in termini di pesi e dimensioni per i sistemi modulari europei in merito alle parti della rete stradale compatibili con le specifiche di tali veicoli. Gli Stati membri dovrebbero istituire un sistema di monitoraggio per valutare gli impatti dell'uso dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché sugli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema di trasporto, compresi gli impatti sulla quota modale. La definizione chiara di sistemi modulari europei contenuta nella presente direttiva garantisce che tali veicoli siano composti da unità di veicoli standard, garantendo la compatibilità con altri modi di trasporto, in particolare quello ferroviario. Per guidare efficacemente la transizione verso una mobilità a zero emissioni, i sistemi modulari europei utilizzati nel traffico internazionale dovrebbero, non appena sia fattibile a livello tecnico e operativo, essere composti da veicoli o da veicoli combinati a zero emissioni.***

Emendamento 6
Proposta di direttiva
Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) Per massimizzare la sicurezza stradale e condizioni di lavoro adeguate, è importante garantire che i conducenti di sistemi modulari europei dispongano di una formazione adeguata e delle qualifiche necessarie per gestire veicoli e veicoli combinati più pesanti e più lunghi. Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di stabilire requisiti minimi o un sistema di certificazione per i

*conducenti di sistemi modulari europei.
Per assicurare parità di condizioni e
quindi equità di trattamento e non
discriminazione dei conducenti e degli
operatori di sistemi modulari europei, gli
Stati membri dovrebbero garantire che
tali certificati siano reciprocamente
riconosciuti negli Stati membri interessati.*

Emendamento 7
Proposta di direttiva
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

*(10 bis) Le nuove norme armonizzate
per i sistemi modulari europei nel traffico
nazionale e internazionale negli Stati
membri che ne consentono la circolazione
dovrebbero comportare la raccolta di dati
sulla sicurezza stradale in tali Stati
membri, compresa la percentuale di
vittime e feriti a seguito di collisioni.
Tenendo conto del fatto che gli utenti
vulnerabili della strada rappresentano
quasi un terzo dei decessi in collisioni che
coinvolgono veicoli pesanti, gli Stati
membri dovrebbero assicurarsi che i
sistemi modulari europei non incidano
negativamente sulla sicurezza stradale, in
particolare in merito alla sicurezza degli
utenti vulnerabili della strada, quali
pedoni e ciclisti, nonché i motociclisti e le
persone con disabilità o con mobilità e
orientamento ridotti.*

Emendamento 8
Proposta di direttiva
Considerando 11

Testo della Commissione

Emendamento

(11) Il trasporto di carichi indivisibili
effettuato da veicoli o veicoli combinati
che superano i pesi o le dimensioni
massimi e il ricorso a sistemi modulari
europei, tenuto conto delle loro esigenze in

(11) Il trasporto di carichi indivisibili
effettuato da veicoli o veicoli combinati
che superano i pesi o le dimensioni
massimi e il ricorso a sistemi modulari
europei, tenuto conto delle loro esigenze in

termini di caratteristiche di sicurezza supplementari e di infrastrutture adeguate, richiede che si presti particolare attenzione a elementi quali la trasparenza delle informazioni pertinenti, la certezza del diritto e l'armonizzazione delle procedure di autorizzazione. È pertanto necessario che gli Stati membri istituiscano un unico sistema elettronico di informazione e comunicazione contenente tutte le informazioni pertinenti relative alle condizioni operative e amministrative per il trasporto di carichi indivisibili e per l'uso di sistemi modulari europei, presentate in modo chiaro e facilmente accessibile. Tale sistema nazionale dovrebbe inoltre consentire agli operatori di ottenere le informazioni e di presentare per via elettronica, in un formato standardizzato, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato.

termini di caratteristiche di sicurezza supplementari e di infrastrutture adeguate, richiede che si presti particolare attenzione a elementi quali la trasparenza delle informazioni pertinenti, la certezza del diritto e l'armonizzazione delle procedure di autorizzazione. È pertanto necessario che gli Stati membri istituiscano un unico sistema elettronico di informazione e comunicazione contenente tutte le informazioni pertinenti relative alle condizioni operative e amministrative per il trasporto di carichi indivisibili e per l'uso di sistemi modulari europei, presentate in modo chiaro e facilmente accessibile. Tale sistema nazionale dovrebbe inoltre consentire agli operatori di ottenere le informazioni e di presentare per via elettronica, in un formato standardizzato **dell'UE**, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato. ***Inoltre, tale sistema nazionale dovrebbe fornire informazioni sulle dimensioni e i pesi massimi autorizzati a livello nazionale dei veicoli e dei veicoli combinati e informazioni su eventuali restrizioni, in particolare sull'altezza. Per garantire che gli operatori e i cittadini possano accedere a tutte le informazioni pertinenti in un unico luogo, la Commissione dovrebbe istituire un portale web europeo specifico che colleghi i sistemi elettronici e di comunicazione nazionali e fornisca, tra l'altro, una chiara panoramica grafica delle strade sulle quali i sistemi modulari europei e, ove possibile, i veicoli che trasportano carichi indivisibili sono autorizzati a circolare negli Stati membri interessati, al più tardi entro [sei mesi dalla data di recepimento della presente direttiva].***

Emendamento 9
Proposta di direttiva
Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Gli ostacoli artificiali al trasporto transfrontaliero di autocarri più pesanti utilizzati principalmente nel trasporto su lunghe distanze (quali i veicoli combinati con 5 e 6 assi) dovrebbero essere eliminati in modo armonizzato per trarre vantaggio, a breve termine, dall'efficienza operativa, energetica e ambientale legata alla maggiore capacità di carico concessa dagli Stati membri, anche per il trasporto intermodale. Al fine di guidare in maniera efficace la transizione verso una mobilità a emissioni zero è necessario abbandonare gradualmente il ricorso a tali autocarri più pesanti alimentati a combustibili fossili a partire dal 2035, ***anno in cui si prevede che*** la penetrazione sul mercato dei veicoli pesanti a emissioni zero ***aumenterà in modo significativo fino a circa il 50 % delle nuove immatricolazioni di veicoli pesanti***. Dopo l'eliminazione graduale, gli autocarri più pesanti dovrebbero continuare a essere autorizzati nel traffico nazionale mentre, nel traffico internazionale, dovrebbero rispettare i pesi massimi autorizzati di cui all'allegato I della direttiva 96/53/CE, che limita la franchigia di sovraccarico ai veicoli a emissioni zero e ai veicoli coinvolti in un'operazione di trasporto intermodale.

Emendamento

(12) Gli ostacoli artificiali al trasporto transfrontaliero di autocarri più pesanti utilizzati principalmente nel trasporto su lunghe distanze (quali i veicoli combinati con 5 e 6 assi) dovrebbero essere eliminati in modo armonizzato per trarre vantaggio, a breve termine, dall'efficienza operativa, energetica e ambientale legata alla maggiore capacità di carico concessa dagli Stati membri, anche per il trasporto intermodale. Al fine di guidare in maniera efficace la transizione verso una mobilità a emissioni zero ***e massimizzare gli effetti della pertinente normativa ambientale vigente***, è necessario abbandonare gradualmente il ricorso a tali autocarri più pesanti alimentati a combustibili fossili a partire dal 2035, ***al fine di rafforzare la certezza del diritto per gli investimenti e promuovere ulteriormente*** la penetrazione sul mercato dei veicoli pesanti a emissioni zero ***più efficienti***. Dopo l'eliminazione graduale, gli autocarri più pesanti dovrebbero continuare a essere autorizzati nel traffico nazionale mentre, nel traffico internazionale, dovrebbero rispettare i pesi massimi autorizzati di cui all'allegato I della direttiva 96/53/CE, che limita la franchigia di sovraccarico ai veicoli a emissioni zero e ai veicoli coinvolti in un'operazione di trasporto intermodale.

Emendamento 10 Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) I trasportatori di veicoli ***con*** carrozzerie aperte hanno possibilità decisamente limitate di ridurre il loro consumo energetico mediante un'aerodinamica migliore. Le divergenze tra le norme nazionali in materia di trasporto di carichi a sbalzo su trasportatori

Emendamento

(14) I trasportatori di veicoli, ***molti dei quali sono dotati di*** carrozzerie aperte, hanno possibilità decisamente limitate di ridurre il loro consumo energetico mediante un'aerodinamica migliore. Le divergenze tra le norme nazionali in materia di trasporto di carichi a sbalzo su

di veicoli provocano distorsioni della concorrenza e limitano in modo significativo il loro potenziale di migliorare l'efficienza operativa e le prestazioni energetiche nel contesto del traffico internazionale. Al fine di garantire il corretto conseguimento di tali obiettivi è pertanto necessario armonizzare le norme relative al trasporto di carichi a sbalzo da parte di trasportatori *di veicoli a carrozzerie aperte*.

Emendamento 11
Proposta di direttiva
Considerando 15

Testo della Commissione

(15) I veicoli pesanti con cabine allungate hanno iniziato a entrare sul mercato, abbinati a sistemi di propulsione a emissioni zero. L'utilizzo di sistemi di propulsione a emissioni zero richiede, a seconda della tecnologia, spazio supplementare che non dovrebbe essere conteggiato a scapito del carico effettivo del veicolo, in modo da non penalizzare in termini economici il settore del trasporto su strada a emissioni zero. È pertanto opportuno chiarire che il superamento delle lunghezze massime previste per le cabine allungate può essere tale da fornire lo spazio necessario per alloggiare tecnologie a emissioni zero, quali batterie e serbatoi di idrogeno, a condizione che non siano compromesse le caratteristiche di sicurezza, efficienza e comfort delle cabine aerodinamiche.

Emendamento 12
Proposta di direttiva
Considerando 16 bis (nuovo)

trasportatori di veicoli provocano distorsioni della concorrenza e limitano in modo significativo il loro potenziale di migliorare l'efficienza operativa e le prestazioni energetiche nel contesto del traffico internazionale. Al fine di garantire il corretto conseguimento di tali obiettivi è pertanto necessario armonizzare le norme relative al trasporto di carichi a sbalzo da parte di trasportatori.

Emendamento

(15) I veicoli pesanti con cabine allungate hanno iniziato a entrare sul mercato, abbinati a sistemi di propulsione a emissioni zero. L'utilizzo di sistemi di propulsione a emissioni zero richiede, a seconda della tecnologia, spazio supplementare che non dovrebbe essere conteggiato a scapito del carico effettivo del veicolo, in modo da non penalizzare in termini economici il settore del trasporto su strada a emissioni zero. È pertanto opportuno chiarire che il superamento delle lunghezze massime previste per le cabine allungate può essere tale da fornire lo spazio necessario per alloggiare tecnologie a emissioni zero, quali batterie e serbatoi di idrogeno, a condizione che non siano compromesse le caratteristiche di sicurezza, efficienza e comfort delle cabine aerodinamiche *e che il veicolo in questione sia conforme alla "regola del diametro di sterzata"*.

(16 bis) *La molteplicità delle diverse marcature e segnalazioni dei veicoli negli Stati membri può creare confusione per gli utenti della strada e nuocere alla sicurezza stradale nell'Unione. Al fine di migliorare la sicurezza stradale, è opportuno stabilire a livello dell'Unione un'etichetta UE standardizzata per la lunghezza dei veicoli a motore o dei veicoli combinati che sono utilizzati nei sistemi modulari europei o che si discostano dalle dimensioni standard. Tale etichetta UE aiuterebbe gli utenti della strada a identificare tali veicoli e ad acquisire familiarità con essi, e ridurrebbe i rischi derivanti da limitazioni della visibilità o angoli ciechi, ad esempio in fase di sorpasso di tali veicoli lunghi o veicoli combinati.*

Emendamento 13
Proposta di direttiva
Considerando 16 ter (nuovo)

(16 ter) *I veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli a idrogeno hanno forti potenzialità per decarbonizzare alcuni segmenti del settore del trasporto pesante ed è opportuno incoraggiarne lo sviluppo, pur tenendo conto del fatto che nessuna tecnologia è priva di impatto ambientale. Laddove l'elettrificazione non sia possibile o risulti meno efficiente e i veicoli a idrogeno non siano adeguati o competitivi sul piano dei costi, il principio della neutralità tecnologica consente di garantire parità di condizioni con altre tecnologie più mature.*

Emendamento 14
Proposta di direttiva
Considerando 17

Testo della Commissione

(17) Un'applicazione efficace, efficiente e coerente delle norme è della massima importanza per garantire una concorrenza non falsata tra gli operatori, nonché per eliminare i rischi per la sicurezza stradale e per le infrastrutture stradali posti dai veicoli che superano illecitamente i pesi o le dimensioni applicabili. Al fine di orientare meglio i controlli su strada verso i veicoli sovraccarichi, ***e qualora scelgano di utilizzare sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali***, gli Stati membri dovrebbero garantire come minimo la diffusione di ***tali*** sistemi nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. Inoltre, al fine di garantire l'affidabilità e la coerenza dell'applicazione in tutta l'Unione, il livello minimo obbligatorio di controlli che gli Stati membri devono effettuare dovrebbe essere stabilito in modo proporzionale al livello di traffico sul loro territorio di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, compreso un numero adeguato di controlli durante le ore notturne.

Emendamento

(17) Un'applicazione efficace, efficiente e coerente delle norme è della massima importanza per garantire una concorrenza non falsata tra gli operatori, nonché per eliminare i rischi per la sicurezza stradale e per le infrastrutture stradali posti dai veicoli che superano illecitamente i pesi o le dimensioni applicabili. Al fine di orientare meglio i controlli su strada verso i veicoli sovraccarichi, gli Stati membri dovrebbero garantire come minimo la diffusione di sistemi ***automatici*** nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti, ***tra cui quelli certificati sulla rete centrale TEN-T. Inoltre, dovrebbe essere possibile utilizzare apparecchiature di pesatura di bordo accurate e pienamente interoperabili. Tali sistemi automatici certificati dovrebbero essere in grado di riconoscere i veicoli o i veicoli combinati che superano i pesi massimi autorizzati ma che dispongono di una deroga a tal fine basata su un'autorizzazione valida speciale o su disposizioni analoghe. I sistemi dovrebbero inoltre essere in grado di rilevare se sono soddisfatti i requisiti delle autorizzazioni speciali. Ci si attende che ciò ponga fine alle sanzioni ingiustificate e riduca i costi amministrativi sia per gli operatori che per gli Stati membri.*** Inoltre, al fine di garantire l'affidabilità e la coerenza dell'applicazione in tutta l'Unione, il livello minimo obbligatorio di controlli che gli Stati membri devono effettuare dovrebbe essere stabilito in modo proporzionale al livello di traffico sul loro territorio di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, compreso un numero adeguato di controlli durante le ore notturne.

Emendamento 15
Proposta di direttiva
Considerando 18

Testo della Commissione

(18) Al fine di rafforzare ulteriormente l'applicazione delle norme e il monitoraggio della circolazione di veicoli pesanti sulle strade dell'Unione, ridurre la congestione, migliorare la sicurezza stradale, ridurre i rischi di danni alle infrastrutture e promuovere operazioni di trasporto sostenibili, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a istituire regimi di politiche di accesso intelligente che garantiscano il rispetto delle norme in materia di pesi e dimensioni massimi autorizzati. *Nell'istituire tali regimi*, gli Stati membri dovrebbero applicare requisiti minimi comuni al fine di garantire l'armonizzazione e l'interoperabilità in tutta *l'UE*, in particolare per quanto concerne l'accessibilità e il formato dei dati pertinenti da scambiare. Tali regimi dovrebbero contribuire a far sì che il veicolo giusto con il carico giusto operi sulla strada giusta e al momento giusto al fine di garantire un impatto minimo sull'ambiente, sulle infrastrutture, sulla salute e sulla sicurezza umana nonché sulla società. L'istituzione di tali regimi dovrebbe avvalersi di sistemi di trasporto intelligenti avanzati, quali la comunicazione veicolo-infrastruttura, la comunicazione veicolo-rete, la condivisione di dati in tempo reale e il monitoraggio a distanza, al fine di garantire la sicurezza e la fluidità del traffico dei veicoli pesanti e tali regimi non dovrebbero comportare restrizioni sproporzionate o discriminatorie al traffico.

Emendamento

(18) Al fine di rafforzare ulteriormente l'applicazione delle norme e il monitoraggio della circolazione di veicoli pesanti sulle strade dell'Unione, ridurre la congestione, migliorare la sicurezza stradale, ridurre i rischi di danni alle infrastrutture e promuovere operazioni di trasporto sostenibili, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a istituire regimi di politiche di accesso intelligente che garantiscano il rispetto delle norme in materia di pesi e dimensioni massimi autorizzati. Gli Stati membri dovrebbero applicare *a tali regimi* requisiti minimi comuni al fine di garantire l'armonizzazione e l'interoperabilità in tutta *l'Unione*, in particolare per quanto concerne l'accessibilità e il formato dei dati pertinenti da scambiare. *I dati pertinenti dovrebbero essere accessibili in tempo reale e nelle lingue ufficiali dell'Unione.* Tali regimi dovrebbero contribuire a far sì che il veicolo giusto con il carico giusto operi sulla strada giusta e al momento giusto al fine di garantire un impatto minimo sull'ambiente, sulle infrastrutture, sulla salute e sulla sicurezza umana nonché sulla società. L'istituzione di tali regimi dovrebbe avvalersi di sistemi di trasporto intelligenti avanzati, quali la comunicazione veicolo-infrastruttura, la comunicazione veicolo-rete, la condivisione di dati in tempo reale e il monitoraggio a distanza, al fine di garantire la sicurezza e la fluidità del traffico dei veicoli pesanti e tali regimi non dovrebbero comportare restrizioni sproporzionate o discriminatorie al traffico.

Emendamento 16
Proposta di direttiva
Considerando 18 bis (nuovo)

(18 bis) *L'esecuzione della direttiva 96/53/CE è un elemento essenziale dei sistemi consolidati di monitoraggio e applicazione a livello nazionale e dell'Unione che contribuiscono all'attuazione delle norme sociali, di mercato e tecniche dell'Unione applicabili al trasporto su strada. Quando viene rilevata la non conformità ai requisiti di peso e dimensioni prescritti, le autorità nazionali competenti devono intraprendere azioni di applicazione delle norme. Gli Stati membri dovrebbero garantire che le sanzioni non siano discriminatorie per quanto riguarda i tipi di sanzione scelti e il loro livello e che siano effettive, dissuasive e proporzionate alla gravità dell'infrazione commessa. Tali infrazioni dovrebbero essere iscritte nel registro nazionale delle imprese di trasporto su strada, scambiate tramite il registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU) e riflesse nel punteggio della classificazione del rischio delle imprese in linea con il regolamento (CE) n. 1071/2009. Si prevede che l'attuazione transfrontaliera delle sanzioni rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 96/53/CE sarà agevolata da una modifica della direttiva (UE) 2015/413 sull'applicazione transfrontaliera.*

Emendamento 17
Proposta di direttiva
Considerando 18 ter (nuovo)

(18 ter) *Al fine di compiere progressi nelle transizioni verde e digitale e rispettare gli obiettivi stabiliti nel Green Deal europeo e nella strategia per una*

mobilità sostenibile e intelligente, in particolare per quanto riguarda le riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra generate dal settore dei trasporti, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a utilizzare i proventi generati dalle sanzioni applicabili alle violazioni della presente direttiva, o l'equivalente in valore finanziario di tali proventi, per sostenere la diffusione di mezzi di trasporto sostenibili e quindi mitigare i costi esterni generati dalle operazioni di trasporto, incoraggiare l'intermodalità e aumentare la sostenibilità delle operazioni di trasporto transfrontaliere.

Emendamento 18
Proposta di direttiva
Considerando 19

Testo della Commissione

(19) Al fine di promuovere la crescita del sistema di trasporto multimodale, il trasporto containerizzato dovrebbe essere ulteriormente agevolato consentendo ai veicoli stradali di raggiungere un'altezza **aggiuntiva** per trasportare container **ad alta cubatura**.

Emendamento

(19) Al fine di promuovere la crescita del sistema di trasporto multimodale, il trasporto containerizzato, **compreso quello che utilizza container da 45 piedi o 48 piedi, casse mobili da 45 piedi o container ad alta cubatura**, dovrebbe essere ulteriormente agevolato consentendo ai veicoli stradali di raggiungere un'altezza **e una lunghezza aggiuntive** per trasportare **tali** container.

Emendamento 19
Proposta di direttiva
Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 bis) La Commissione dovrebbe riesaminare l'attuale legislazione in materia di omologazione al fine di rafforzare la compatibilità tecnica e operativa dei nuovi veicoli pesanti e dei veicoli combinati, compresi, a titolo esemplificativo, i requisiti di peso, forma,

dimensioni, sollevabilità con la gru, retrattilità e ripiegabilità dei dispositivi sporgenti, con i requisiti delle operazioni di trasporto combinato, nonché al fine di agevolare l'uso e la diffusione di rimorchi e semirimorchi a emissioni zero;

Emendamento 20
Proposta di direttiva
Considerando 21

Testo della Commissione

(21) Per consentire una risposta rapida del settore del trasporto su strada a qualsiasi crisi, quali catastrofi naturali, pandemie, conflitti militari o guasti delle infrastrutture, è necessario introdurre nella direttiva 96/53/CE una clausola di emergenza che consenta temporaneamente la circolazione di veicoli pesanti che superano i pesi e/o le dimensioni massimi consentiti, al fine di garantire la continuità della fornitura dei beni e dei servizi necessari. Tale clausola eccezionale dovrebbe essere applicata soltanto se l'interesse pubblico lo richiede *e* a condizione che la sicurezza stradale non ne risulti compromessa.

Emendamento

(21) Per consentire una risposta rapida del settore del trasporto su strada a qualsiasi crisi, quali catastrofi naturali, pandemie, conflitti militari o guasti delle infrastrutture, è necessario introdurre nella direttiva 96/53/CE una clausola di emergenza che consenta temporaneamente la circolazione di veicoli pesanti che superano i pesi e/o le dimensioni massimi consentiti, al fine di garantire la continuità della fornitura dei beni e dei servizi necessari. Tale clausola eccezionale dovrebbe essere applicata soltanto se l'interesse pubblico lo richiede, a condizione che la sicurezza stradale non ne risulti compromessa, *e il suo eventuale rinnovo dovrebbe essere subordinato al persistere della crisi.*

Emendamento 21
Proposta di direttiva
Considerando 23

Testo della Commissione

(23) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione affinché stabilisca un modulo di domanda standard comune e armonizzi le norme e le procedure per il rilascio di autorizzazioni nazionali o disposizioni analoghe per i veicoli o i veicoli combinati che superano i

Emendamento

(23) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione affinché stabilisca un modulo di domanda standard comune *a livello dell'UE* e armonizzi le norme e le procedure per il rilascio di autorizzazioni nazionali o disposizioni analoghe per i veicoli o i

pesi e/o le dimensioni massimi e che sono destinati a trasportare carichi indivisibili, definisca un formato standard di comunicazione che consenta agli Stati membri di rispettare i loro obblighi di comunicazione e stabilisca deroghe temporanee all'applicazione dei limiti di peso e di dimensioni utilizzati nel traffico internazionale tra Stati membri colpiti da una crisi. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁵.

⁴⁵ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

veicoli combinati che superano i pesi e/o le dimensioni massimi e che sono destinati a trasportare carichi indivisibili, definisca un formato standard di comunicazione che consenta agli Stati membri di rispettare i loro obblighi di comunicazione e stabilisca deroghe temporanee all'applicazione dei limiti di peso e di dimensioni utilizzati nel traffico internazionale tra Stati membri colpiti da una crisi. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁵.

⁴⁵ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

Emendamento 22
Proposta di direttiva
Considerando 23 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(23 bis) Al fine di valutare l'efficacia e l'efficienza della presente direttiva e di misurare i progressi rispetto ai suoi obiettivi specifici, è importante valutarne periodicamente l'attuazione e l'impatto. La Commissione dovrebbe pertanto presentare relazioni periodiche di valutazione sull'applicazione della presente direttiva, basate sulle condizioni che favoriscono la diffusione sul mercato di veicoli pesanti a emissioni zero, quali la disponibilità e la capacità di un'infrastruttura adeguata per i combustibili alternativi, l'impatto del sistema europeo sul trasporto su strada e i diritti di utenza stradali differenziati in base alle emissioni di CO₂ negli Stati membri. Tali relazioni dovrebbero

contenere informazioni dettagliate su tali condizioni favorevoli e sull'evoluzione del trasporto su strada nazionale e internazionale, sull'impatto sulla sicurezza stradale e sulle infrastrutture stradali, sul trasferimento modale, sull'uso di sistemi di applicazione intelligenti e sui progressi tecnologici nel trasporto su strada. Inoltre le relazioni dovrebbero tenere in considerazione la scalabilità delle misure in linea con gli obiettivi a lungo termine della direttiva. Sulla base dei risultati di tali valutazioni, la relazione dovrebbe, se del caso, essere corredata di una proposta legislativa di modifica della presente direttiva e degli obblighi ivi stabiliti.

Emendamento 23
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2 – lettera e
Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – comma 1 – trattino 14

Testo della Commissione

— "veicolo alimentato con combustibili alternativi", un veicolo a motore alimentato interamente da un combustibile alternativo e che è stato omologato nel quadro del regolamento (UE) 2018/858;"

Emendamento

— "veicolo alimentato con combustibili alternativi", un veicolo a motore alimentato interamente *o parzialmente* da un combustibile alternativo e che è stato omologato nel quadro del regolamento (UE) 2018/858;"

Emendamento 24
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3 – lettera b
Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 3 – commi 2, 3 e 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Gli Stati membri provvedono affinché la

Emendamento

Gli Stati membri provvedono affinché la

procedura per l'ottenimento di autorizzazioni o disposizioni analoghe per il trasporto di carichi indivisibili sia agevole, efficiente e non discriminatoria, riducendo al minimo gli oneri amministrativi ed evitando inutili ritardi.

Gli Stati membri garantiscono che le condizioni per il rilascio di autorizzazioni o disposizioni analoghe relative al trasporto di carichi indivisibili siano proporzionate e non discriminatorie. In particolare gli Stati membri cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative **al** trasporto di carichi indivisibili.

procedura per l'ottenimento di autorizzazioni o disposizioni analoghe per il trasporto di carichi indivisibili sia agevole, efficiente e non discriminatoria, ***stabilendo un modulo di domanda standard comune a livello dell'UE e*** riducendo al minimo gli oneri amministrativi ed evitando inutili ritardi.

Gli Stati membri garantiscono che le condizioni per il rilascio di autorizzazioni o disposizioni analoghe relative al trasporto di carichi indivisibili siano proporzionate e non discriminatorie. In particolare gli Stati membri ***rilasciano le autorizzazioni o disposizioni analoghe in formato elettronico e cooperano per armonizzare ulteriormente i termini di rilascio delle autorizzazioni. Inoltre gli Stati membri cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. Inoltre gli Stati membri cooperano al fine di armonizzare le norme pertinenti per la scorta dei trasporti di carichi indivisibili, quali l'uso prescritto, le marcature e i segnali per i veicoli di scorta.*** Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative ***ai conducenti del*** trasporto di carichi indivisibili.

Gli Stati membri assicurano che i veicoli che trasportano carichi indivisibili rechino l'etichetta UE di cui all'articolo 10 quater bis.

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli

Emendamento

4. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli

o di veicoli combinati per il trasporto, che effettuano talune attività di trasporto nazionale che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 da 1.8, 4.2 e 4.4.

Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti qualora ricorra una delle condizioni seguenti:

- a) le attività di trasporto sono effettuate, nel territorio di uno Stato membro, da veicoli o veicoli combinati specializzati, in circostanze in cui esse non sono di norma effettuate da veicoli provenienti da altri Stati membri (ad esempio le attività legate allo sfruttamento delle foreste e all'industria forestale);
- b) lo Stato membro che consente attività di trasporto nel suo territorio mediante veicoli o veicoli combinati le cui dimensioni differiscono da quelle previste all'allegato I, autorizza anche la circolazione di sistemi modulari europei a norma del paragrafo 4 bis, in modo tale che si possa ottenere almeno la lunghezza di carico autorizzata in detto Stato membro e affinché qualsiasi operatore possa beneficiare di pari condizioni di concorrenza.";

o di veicoli combinati per il trasporto, che effettuano talune attività di trasporto nazionale **o internazionale** che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, **i cui pesi o** le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, **1.3**, da 1.4 da 1.8, **2, 4.1**, 4.2 e 4.4.

Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti qualora ricorra una delle condizioni seguenti:

- a) le attività di trasporto sono effettuate, nel territorio di uno Stato membro, da veicoli o veicoli combinati specializzati, in circostanze in cui esse non sono di norma effettuate da veicoli provenienti da altri Stati membri (ad esempio le attività legate allo sfruttamento delle foreste e all'industria forestale);
- b) lo Stato membro che consente attività di trasporto nel suo territorio mediante veicoli o veicoli combinati le cui dimensioni differiscono da quelle previste all'allegato I, autorizza anche la circolazione di sistemi modulari europei a norma del paragrafo 4 bis, in modo tale che si possa ottenere almeno la lunghezza di carico autorizzata in detto Stato membro e affinché qualsiasi operatore possa beneficiare di pari condizioni di concorrenza.";

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

4 bis. Gli Stati membri possono consentire la circolazione di sistemi modulari europei

Emendamento

4 bis. Gli Stati membri possono consentire la circolazione di sistemi modulari europei

nei rispettivi territori nel traffico nazionale e internazionale a condizione che:

- a) gli Stati membri rendano pubblicamente disponibili, in modo accessibile e trasparente, le informazioni relative ai pesi e alle dimensioni massimi applicabili alla circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori;
- b) gli Stati membri rendano pubblicamente disponibili, in modo accessibile e trasparente, le informazioni relative alla parte della rete stradale in cui i sistemi modulari europei possono circolare;
- c) gli Stati membri garantiscano la connettività della parte della rete in cui i sistemi modulari europei possono circolare nei rispettivi territori con la rete stradale degli Stati membri confinanti che parimenti consentono la circolazione di sistemi modulari europei, al fine di consentire il traffico transfrontaliero;
- d) gli Stati membri istituiscano un sistema di monitoraggio **e valutino l'impatto** dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché **gli** impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale.

nei rispettivi territori nel traffico nazionale e internazionale a condizione che:

-a) per i nuovi percorsi dei sistemi modulari europei, gli Stati membri effettuino una valutazione preventiva del possibile impatto dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché degli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale. La valutazione è messa a disposizione del pubblico. Gli Stati membri che hanno già stabilito percorsi dei sistemi modulari europei nel loro territorio alla data di entrata in vigore della presente direttiva non sono tenuti a effettuare una valutazione preventiva per tali percorsi già stabiliti;

- a) gli Stati membri rendano pubblicamente disponibili, in modo accessibile e trasparente, le informazioni relative ai pesi e alle dimensioni massimi applicabili alla circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori;
- b) gli Stati membri rendano pubblicamente disponibili, in modo accessibile e trasparente, le informazioni relative alla parte della rete stradale in cui i sistemi modulari europei possono circolare;
- c) gli Stati membri garantiscano la connettività della parte della rete in cui i sistemi modulari europei possono circolare nei rispettivi territori con la rete stradale degli Stati membri confinanti che parimenti consentono la circolazione di sistemi modulari europei, al fine di consentire il traffico transfrontaliero;
- d) gli Stati membri istituiscano un sistema di monitoraggio **dell'impatto** dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, **sui volumi di traffico**, nonché **degli** impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale, **tenendo conto della**

valutazione preventiva effettuata a norma della lettera a);

d bis) gli Stati membri provvedano affinché siano adottate misure adeguate per evitare eventuali impatti negativi sulla sicurezza stradale, compresa la sicurezza degli utenti della strada vulnerabili, derivanti dall'uso dei sistemi modulari europei.

Gli Stati membri possono stabilire requisiti minimi o un sistema di certificazione per i conducenti dei sistemi modulari europei, a condizione che garantiscano la proporzionalità e la non discriminazione. Gli Stati membri cooperano per il riconoscimento reciproco dei rispettivi certificati.

Quando uno Stato membro autorizza, a norma del presente paragrafo, la circolazione di sistemi modulari europei nel traffico nazionale, detto Stato membro non può rifiutare o vietare la circolazione nel proprio territorio di sistemi modulari europei nel traffico internazionale, a condizione che tali sistemi non superino i pesi e le dimensioni massimi fissati per i sistemi modulari europei nel traffico nazionale.

Gli Stati membri *informano la* Commissione qualora consentano la circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori.";

Quando uno Stato membro autorizza, a norma del presente paragrafo, la circolazione di sistemi modulari europei nel traffico nazionale, detto Stato membro non può rifiutare o vietare la circolazione nel proprio territorio di sistemi modulari europei nel traffico internazionale, a condizione che tali sistemi non superino i pesi e le dimensioni massimi fissati per i sistemi modulari europei nel traffico nazionale.

Gli Stati membri *notificano alla* Commissione qualora consentano la circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori *e la informano su come essi soddisfano le condizioni di cui alle lettere da -a) a d bis) del presente paragrafo. A seguito di tali notifiche, la Commissione formula, se del caso, raccomandazioni agli Stati membri interessati per garantire il rispetto di tali condizioni. Qualora la Commissione formuli raccomandazioni, lo Stato membro interessato informa entro sei mesi la Commissione di come intende attuare tali raccomandazioni. Le raccomandazioni della Commissione e le risposte dello Stato membro sono rese pubbliche.*

Emendamento 27
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3 – lettera d
Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 5 – comma 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri possono autorizzare, per un periodo di tempo limitato, prove di veicoli o veicoli combinati che sfruttano nuove concezioni o nuove tecnologie e che non sono conformi alle prescrizioni della presente direttiva. Tali veicoli o veicoli combinati sono autorizzati a effettuare determinate operazioni di trasporto nazionale o internazionale durante il periodo di prova. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per un massimo di cinque anni. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Emendamento

Gli Stati membri possono autorizzare, per un periodo di tempo limitato, prove di veicoli o veicoli combinati che sfruttano nuove concezioni o nuove tecnologie e che non sono conformi alle prescrizioni della presente direttiva. Tali veicoli o veicoli combinati sono autorizzati a effettuare determinate operazioni di trasporto nazionale o internazionale durante il periodo di prova ***solo dopo aver dimostrato che le attività di trasporto in questione non possono essere svolte con qualsiasi altra forma di trasporto che offra vantaggi simili o superiori in termini di sicurezza e ambiente. È necessario dimostrare che ciò non ha un impatto significativo sulla concorrenza intermodale nel settore dei trasporti nel suo complesso.*** In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per un massimo di cinque anni ***e tale periodo può essere rinnovato una volta per un massimo di tre anni. Nel caso in cui uno Stato membro decida di rinnovare il periodo di prova, fornisce alla Commissione una giustificazione adeguata.*** Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Emendamento 28
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3 – lettera e
Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

5 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 nonies al fine di integrare la presente direttiva determinando le serie minime di dati e gli indicatori di prestazione che devono essere forniti dai sistemi di monitoraggio istituiti dagli Stati membri di cui al paragrafo 4 bis, **lettera d)**, e al paragrafo 5 del presente articolo.";

Emendamento

5 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 nonies al fine di integrare la presente direttiva determinando le serie minime di dati e gli indicatori di prestazione che devono essere forniti **dalle valutazioni preventive e** dai sistemi di monitoraggio istituiti dagli Stati membri di cui al paragrafo 4 bis, **lettere da -a) a d)**, e al paragrafo 5 del presente articolo.";

Emendamento 29
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 4

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) un punto di accesso nazionale unico per ottenere informazioni, in modo chiaro, accessibile e trasparente sulle dimensioni e sui pesi massimi autorizzati a livello nazionale per i veicoli, nonché su eventuali restrizioni, anche in relazione all'altezza, in aree specifiche o su strade specifiche.

Emendamento 30
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 4

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. Entro [sei mesi dalla data di recepimento della presente direttiva] la Commissione istituisce e successivamente gestisce un portale web europeo dedicato e aggiornato, disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'Unione, che colleghi, in modo chiaro, accessibile e trasparente i sistemi elettronici e di comunicazione nazionali di cui al paragrafo 1. Questo portale europeo rende inoltre disponibile al pubblico, in modo accessibile e trasparente, le parti della rete stradale in cui possono circolare i sistemi modulari europei e, ove possibile, i veicoli che trasportano carichi indivisibili.

Emendamento 31
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 4

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 2

2. La Commissione **può adottare** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

2. La Commissione **adotta** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda **di autorizzazione** standard comune **a livello dell'UE** e armonizzano le norme e le procedure, **anche per quanto riguarda le informazioni necessarie all'immatricolazione dei veicoli**, per il rilascio, **anche in formato digitale**, delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3, **nonché che armonizzano le norme per la scorta dei trasporti di carichi indivisibili**. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

Emendamento 32
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5 – lettera a bis (nuova)
Direttiva 96/53/CE

Articolo 6 – paragrafo 4

Testo in vigore

4. I veicoli muniti di una prova di conformità **possono essere** sottoposti a:
— controlli a campione, per quanto riguarda le norme comuni relative ai pesi;
— controlli **solo** in caso di sospetto di non conformità alla presente direttiva, per quanto riguarda le norme comuni relative alle dimensioni.

Emendamento

a bis) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. I veicoli muniti di una prova di conformità **sono** sottoposti a:
— controlli a campione, per quanto riguarda le norme comuni relative ai pesi;
— controlli in caso di sospetto di non conformità alla presente direttiva, per quanto riguarda le norme comuni relative alle dimensioni."

(Direttiva 96/53/CE)

Emendamento 33
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 quater

Testo della Commissione

Articolo 8 quater

I trasportatori di veicoli **a carrozzerie aperte** possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, quando sono caricati, fino a un totale di 20,75 metri, utilizzando supporti del carico **autorizzati**.

Lo sbalzo o il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico. Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo trainante

Emendamento

Articolo 8 quater

I trasportatori di veicoli possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, quando sono caricati, fino a un totale di 20,75 metri, utilizzando supporti del carico, **quali supporti del carico posteriori estensibili**.

Il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico **a sbalzo**. Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo trainante fino a un

fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che **il primo asse** del veicolo trasportato **poggi** sulla struttura del **rimorchio**. Il carico può sporgere dalla parte posteriore fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che **l'ultimo** asse del veicolo trasportato poggi **sulla struttura del rimorchio**.";

massimo di 0,5 metri, a condizione che **tutti gli assi** del veicolo trasportato **poggino** sulla struttura del **veicolo**. Il carico può sporgere dalla parte posteriore fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che **almeno un** asse del veicolo trasportato poggi **sul supporto del carico posteriore**.";

Emendamento 34

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 – lettera a

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I veicoli o i veicoli combinati conformi al regolamento (UE) 2018/858 possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, della presente direttiva purché la loro cabina fornisca prestazioni aerodinamiche, efficienza energetica **e** prestazioni di sicurezza superiori. Qualsiasi superamento delle lunghezze massime consentito a norma del presente articolo può essere utilizzato anche per installare tecnologie a emissioni zero. I veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di tali cabine devono essere conformi all'allegato I, punto 1.5, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della capacità di carico di tali veicoli.

Emendamento

1. I veicoli o i veicoli combinati conformi al regolamento (UE) 2018/858 possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, della presente direttiva purché la loro cabina fornisca prestazioni aerodinamiche, efficienza energetica, prestazioni di sicurezza superiori **e comfort per il conducente**. Qualsiasi superamento delle lunghezze massime consentito a norma del presente articolo può essere utilizzato anche per installare tecnologie a emissioni zero. I veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di tali cabine devono essere conformi all'allegato I, punto 1.5, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della capacità di carico di tali veicoli.

Emendamento 35

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 ter – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, per i veicoli a emissioni zero o i veicoli combinati comprendenti veicoli a emissioni zero possono essere superate della lunghezza supplementare necessaria per alloggiare la tecnologia a emissioni zero, ***fino a un massimo di 90 cm***, per consentire l'aggiunta di tali dispositivi. Tali veicoli o veicoli combinati a emissioni zero devono essere conformi all'allegato I, punti 1.5 e 1.5 bis, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della lunghezza di carico di tali veicoli o veicoli combinati al fine di garantire la compatibilità di rimorchi e semirimorchi rispetto alle prescrizioni per le operazioni di trasporto intermodale.

Emendamento

Le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, per i veicoli a emissioni zero o i veicoli combinati comprendenti veicoli a emissioni zero possono essere superate della lunghezza supplementare necessaria per alloggiare la tecnologia a emissioni zero per consentire l'aggiunta di tali dispositivi. Tali veicoli o veicoli combinati a emissioni zero devono essere conformi all'allegato I, punti 1.5 e 1.5 bis, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della lunghezza di carico di tali veicoli o veicoli combinati al fine di garantire la compatibilità di rimorchi e semirimorchi rispetto alle prescrizioni per le operazioni di trasporto intermodale.

Emendamento 36 **Proposta di direttiva** **Articolo 1 – punto 10**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quater

Testo della Commissione

La lunghezza massima di cui all'allegato I, punto 1.1, ove applicabile in funzione dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, e dell'articolo 10 ter, paragrafo 2, e la distanza massima di cui all'allegato I, punto 1.6, ***possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuino un trasporto di container di 45 piedi di lunghezza o di casse mobili di 45 piedi di lunghezza, vuoti o carichi, purché il trasporto stradale del container o della cassa mobile in questione rientri in un'operazione di trasporto intermodale.***";

Emendamento

Nel caso di veicoli o veicoli combinati utilizzati nell'ambito di un'operazione di trasporto intermodale, la lunghezza massima di cui all'allegato I, punto 1.1, ***per un veicolo articolato***, ove applicabile in funzione dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, e dell'articolo 10 ter, paragrafo 2, ***è pari a 18,00 m*** e la distanza massima di cui all'allegato I, punto 1.6 ***è pari a 13,50 m***";

Emendamento 37
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 12 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quater bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

**12 bis) è inserito il seguente articolo
10 quater bis:**

Articolo 10 quater bis

1. Al fine di rafforzare la sicurezza stradale ed evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli, è stabilita un'unica etichetta UE per la lunghezza dei veicoli a motore o dei veicoli combinati in circolazione utilizzati nelle operazioni dei sistemi modulari europei o con dimensioni che differiscono da quelle di cui all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché tutti i veicoli a motore o i veicoli combinati di cui al paragrafo 1 espongano in modo chiaro e visibile l'etichetta UE nella parte posteriore del veicolo a motore o del veicolo combinato.

3. Entro [un anno dalla data di entrata in vigore] la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 10 nonies per integrare la presente direttiva stabilendo in dettaglio le norme, le prescrizioni e altre disposizioni per l'esposizione e il rilascio delle etichette, privilegiando l'uso di pittogrammi rispetto al testo.

Emendamento 38
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 13 – lettera a
Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 1

1. Gli Stati membri adottano misure specifiche per **identificare** i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che **possono aver superato** il peso massimo autorizzato **e che pertanto dovrebbero essere controllati dalle loro autorità competenti** al fine di assicurare la conformità con i requisiti della presente direttiva. Tali misure **possono consistere in** sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali **o in apparecchiature di pesatura installate a bordo dei veicoli** in conformità **del paragrafo 4**.

Se decide di collocare sistemi automatici sulle infrastrutture stradali, **uno Stato membro garantisce come minimo la diffusione di tali sistemi nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013*.**

Uno Stato membro non impone l'installazione di apparecchiature di bordo di pesatura sui veicoli o i veicoli combinati immatricolati in un altro Stato membro.

Fatto salvo il diritto dell'Unione e nazionale, **quando sono usati** sistemi automatici per **constatare le violazioni** della presente direttiva **e imporre sanzioni, tali sistemi automatici devono essere certificati. Se i sistemi automatici sono usati esclusivamente a fini di identificazione, non è necessario che siano certificati.**

1. Gli Stati membri adottano misure specifiche per **individuare** i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che **superano** il peso massimo autorizzato al fine di assicurare la conformità con i requisiti della presente direttiva, **compresa la conformità ai requisiti delle autorizzazioni speciali**. Tali misure **comprendono l'istituzione di** sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali **che garantiscano come minimo la diffusione** in conformità del **regolamento (UE) n. 1315/2013***. **Gli Stati membri istituiscono sistemi automatici certificati lungo la rete centrale della sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013.**

Oltre all'uso di sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali, **gli Stati membri possono identificare i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che potrebbero aver superato i pesi massimi autorizzati mediante apparecchiature di pesatura installate a bordo dei veicoli in conformità del paragrafo 4 o mediante controlli su strada.**

Uno Stato membro non impone l'installazione di apparecchiature di bordo di pesatura sui veicoli o i veicoli combinati immatricolati in un altro Stato membro.

Fatto salvo il diritto dell'Unione e nazionale, **gli Stati membri possono usare i** sistemi automatici **certificati per imporre sanzioni in caso di violazioni** della presente direttiva.

I sistemi automatici certificati sono collegati al punto di ingresso nazionale unico per le autorizzazioni speciali o a un dispositivo analogo di cui all'articolo 4 bis

per poter riconoscere i veicoli o i veicoli combinati che superano i pesi massimi autorizzati e sono dotati di un'autorizzazione speciale, nonché quelli che superano i pesi autorizzati consentiti dall'autorizzazione speciale.

Emendamento 39
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 14

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies bis

Testo della Commissione

Articolo 10 quinquies bis

1. Gli Stati membri possono attuare nei rispettivi territori regimi di politiche di accesso intelligente (Intelligent Access Policy, IAP) al fine di regolamentare, monitorare e facilitare l'accesso dei veicoli pesanti a strade o zone specifiche.

Ai fini del presente articolo, per "politica di accesso intelligente" si intende un quadro tecnico e funzionale per gestire l'accesso dei veicoli pesanti alla rete stradale, mediante l'uso della telematica, al fine di garantire il rispetto delle norme applicabili in materia di pesi e dimensioni.

2. ***Quando attua IAP a norma del paragrafo 1, uno Stato membro garantisce*** che i propri regimi IAP siano conformi alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio*. In particolare gli Stati membri provvedono affinché i dati relativi al regime IAP e che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2010/40/UE, comprese le restrizioni in materia di peso, lunghezza, larghezza o altezza, siano disponibili in formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico e resi accessibili tramite i punti di accesso nazionali istituiti a norma del regolamento delegato (UE)

Emendamento

Articolo 10 quinquies bis

1. Gli Stati membri possono attuare nei rispettivi territori regimi di politiche di accesso intelligente (Intelligent Access Policy, IAP) al fine di regolamentare, monitorare e facilitare l'accesso dei veicoli pesanti a strade o zone specifiche.

Ai fini del presente articolo, per "politica di accesso intelligente" si intende un quadro tecnico e funzionale per gestire l'accesso dei veicoli pesanti alla rete stradale, mediante l'uso della telematica, al fine di garantire il rispetto delle norme applicabili in materia di pesi e dimensioni.

2. ***Gli Stati membri garantiscono*** che i propri regimi IAP siano conformi alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio*. In particolare gli Stati membri provvedono affinché i dati relativi al regime IAP e che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2010/40/UE, comprese le restrizioni in materia di peso, lunghezza, larghezza o altezza, siano disponibili in formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico e resi accessibili tramite i punti di accesso nazionali istituiti a norma del regolamento delegato (UE) 2022/670**. ***Gli Stati membri garantiscono inoltre che il regime IAP sia collegato al punto di***

3. Quando **attua** regimi IAP a norma del paragrafo 1, **uno Stato membro**:

- a) **definisce** i criteri per la concessione dell'accesso ai veicoli pesanti, compresi, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, il peso, la lunghezza, le specifiche tecniche del veicolo e la sua conformità rispetto alle norme di sicurezza specifiche;
- b) **favorisce** l'uso di sistemi di trasporto intelligenti avanzati per migliorare la sicurezza e l'efficienza e ridurre la congestione nelle operazioni di trasporto su strada interessate dai regimi IAP;
- c) **istituisce** un sistema completo di informazione e comunicazione per informare gli operatori di veicoli pesanti in merito alle prescrizioni del regime IAP, alle procedure di domanda e a eventuali aggiornamenti o modifiche del regime.

4. L'istituzione di regimi IAP da parte di uno Stato membro non dà luogo a restrizioni discriminatorie o sproporzionate alla libera circolazione delle merci e dei servizi e non ostacola indebitamente il corretto funzionamento del mercato interno.

Emendamento 40

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 14 bis (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 sexies – comma 1 bis (nuovo)

ingresso nazionale unico per le autorizzazioni speciali o a un dispositivo analogo di cui all'articolo 4 bis per poter riconoscere i veicoli o i veicoli combinati che superano le dimensioni e/o i pesi massimi autorizzati e sono dotati di un'autorizzazione speciale.

3. Quando **attuano** regimi IAP a norma del paragrafo 1, **gli Stati membri**:

- a) **definiscono** i criteri per la concessione dell'accesso ai veicoli pesanti, compresi, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, il peso, la lunghezza, **l'altezza**, le specifiche tecniche del veicolo e la sua conformità rispetto alle norme di sicurezza specifiche;
- b) **favoriscono** l'uso di sistemi di trasporto intelligenti avanzati per migliorare la sicurezza e l'efficienza e ridurre la congestione nelle operazioni di trasporto su strada interessate dai regimi IAP;
- c) **istituiscono** un sistema completo di informazione e comunicazione per informare gli operatori di veicoli pesanti in merito alle prescrizioni del regime IAP, alle procedure di domanda e a eventuali aggiornamenti o modifiche del regime.

c bis) si astengono da restrizioni discriminatorie o sproporzionate alla libera circolazione delle merci e dei servizi e dall'ostacolare indebitamente il corretto funzionamento del mercato interno.

Testo della Commissione

Emendamento

14 bis) *all'articolo 10 sexies è inserito il seguente nuovo comma:*

Gli Stati membri sono incoraggiati a utilizzare le entrate generate da tali sanzioni, o l'equivalente in valore finanziario di tali entrate, per promuovere e sostenere la diffusione sul mercato di mezzi di trasporto sostenibili, finanziare le proprie infrastrutture e sistemi di applicazione intelligenti, incoraggiare le operazioni di trasporto intermodale e aumentare la sostenibilità delle operazioni di trasporto transfrontaliere.

Emendamento 41
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 16
Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 octies – paragrafo 1 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

c) il numero e l'ubicazione dei sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali a norma dell'articolo 10 quinquies, paragrafo 1, *e se sono destinati esclusivamente a fini di identificazione o* certificati per l'applicazione diretta;

c) il numero e l'ubicazione dei sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali a norma dell'articolo 10 quinquies, paragrafo 1, certificati per l'applicazione diretta;

Emendamento 42
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 16
Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 octies – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. La Commissione analizza le informazioni ricevute a norma del

2. La Commissione analizza le informazioni ricevute a norma del

paragrafo 1 e, sulla base delle informazioni pervenute, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione *sull'attuazione* della presente direttiva entro **13** mesi dal ricevimento delle informazioni da tutti gli Stati membri. Tale relazione contiene informazioni sugli sviluppi pertinenti nei settori in questione.

paragrafo 1 e, sulla base delle informazioni pervenute, ***formula, se del caso, raccomandazioni destinate agli Stati membri. Qualora la Commissione formuli tali raccomandazioni, lo Stato membro interessato, entro sei mesi dalla loro formulazione, informa la Commissione delle modalità di attuazione previste. La Commissione*** presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione ***sulla conformità ai requisiti*** della presente direttiva entro **12** mesi dal ricevimento delle informazioni da tutti gli Stati membri. Tale relazione contiene informazioni sugli sviluppi pertinenti nei settori in questione.

Emendamento 43
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 17
Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 nonies – paragrafo 2

Testo della Commissione

17) all'articolo 10 nonies, ***il paragrafo 2 è sostituito*** dal seguente:

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 5 bis, ***e*** all'articolo 10 ter, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo."

Emendamento

17) all'articolo 10 nonies, ***i paragrafi 2, 3 e 5 sono sostituiti*** dal seguente:

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 5 bis, all'articolo 10 ter, paragrafo 1, ***e all'articolo 10 quater bis*** è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo."

Emendamento 44
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 17

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 nonies – paragrafo 3

Testo in vigore

3. La delega di potere di cui all'articolo 10 ter può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento

3. La delega di potere di cui all'articolo **4, paragrafo 5 bis, all'articolo 10 ter, paragrafo 1, e all'articolo 10 quater bis** può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore."

(Direttiva 96/53/CE)

Emendamento 45
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 17

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 nonies – paragrafo 5

Testo in vigore

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 ter entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la

Emendamento

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo **4, paragrafo 5 bis, dell'articolo 10 ter, paragrafo 1, e dell'articolo 10 quater bis** entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della

Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio."

(Direttiva 96/53/CE)

Emendamento 46
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 19

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 undecies

Testo della Commissione

19) l'articolo 10 undecies *è soppresso*;

Emendamento

19) l'articolo 10 undecies *è sostituito dal seguente*:

Articolo 10 undecies

Entro il 2027, e successivamente ogni quattro anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva. La relazione contiene una valutazione dettagliata dell'evoluzione del trasporto su strada nazionale e internazionale, comprese le caratteristiche specifiche di taluni segmenti di mercato e l'impatto di tale evoluzione sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sul funzionamento del mercato interno del trasporto su strada, sulla competitività del settore, sulla connettività e sul trasferimento modale. La relazione può comprendere elementi tratti dalla relazione di cui all'articolo 10 octies, paragrafo 2. In particolare, in tale relazione la Commissione analizza se le condizioni necessarie che favoriscono la diffusione sul mercato dei veicoli pesanti a emissioni zero nell'Unione siano soddisfatte in modo soddisfacente per la data di cui all'articolo 4 ter, paragrafo 3. La relazione valuta, tra l'altro, le seguenti

condizioni favorevoli: il numero di immatricolazioni di veicoli pesanti a emissioni zero negli Stati membri, la disponibilità e la capacità di un'infrastruttura adeguata per i combustibili alternativi e l'impatto del sistema europeo di scambio di quote di emissione sul trasporto su strada, nonché i diritti di utenza stradali differenziati in base alle emissioni di CO2 negli Stati membri. Inoltre tale analisi valuta le condizioni che favoriscono la diffusione sul mercato di veicoli a emissioni zero o di veicoli combinati di sistemi modulari europei utilizzati nel traffico internazionale in tali Stati membri che ne consentono la circolazione nel loro territorio.

La relazione analizza altresì l'uso dei regimi di politiche di accesso intelligente (IAP) per quanto riguarda l'applicazione delle norme, tenendo conto della loro disponibilità ed efficienza in termini di costi. Inoltre la relazione fornisce informazioni sui progressi tecnologici pertinenti nel settore del trasporto su strada, anche per quanto riguarda le nuove tecnologie o i nuovi concetti e i dispositivi aerodinamici, nonché i rimorchi o i semirimorchi con tecnologia a emissioni zero.

Nell'ambito di tale relazione, la Commissione valuta anche l'efficacia e l'impatto della presente direttiva, la misura in cui l'attuazione della presente direttiva ha conseguito i suoi obiettivi e la sua interazione e compatibilità con altre normative pertinenti dell'Unione.

Sulla base dei risultati di tali valutazioni, la relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa di modifica della presente direttiva.

Emendamento 47
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 20

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 duodecies – comma 1

Testo della Commissione

In caso di crisi, qualora l'interesse pubblico lo richieda, e a condizione che la sicurezza stradale non sia compromessa, gli Stati membri possono concedere deroghe temporanee all'applicazione dei limiti di peso e di dimensioni di cui all'allegato I per i veicoli utilizzati nel traffico nazionale, per un periodo non superiore a due mesi.

Emendamento

In caso di crisi, qualora l'interesse pubblico lo richieda, e a condizione che la sicurezza stradale non sia compromessa, gli Stati membri possono concedere deroghe temporanee all'applicazione dei limiti di peso e di dimensioni di cui all'allegato I per i veicoli utilizzati nel traffico nazionale, per un periodo non superiore a due mesi.
Tale periodo può essere prorogato soltanto qualora la crisi persista.

Emendamento 48
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 20

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 duodecies – comma 2

Testo della Commissione

Tali deroghe sono debitamente motivate e notificate immediatamente alla Commissione. La Commissione pubblica immediatamente sul proprio sito web ufficiale le informazioni concernenti la deroga concessa.

Emendamento

Tali deroghe sono debitamente motivate e notificate immediatamente alla Commissione. La Commissione pubblica immediatamente sul proprio sito web ufficiale ***e sul portale web europeo dedicato di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 1 bis,*** le informazioni concernenti la deroga concessa.

Emendamento 49
Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 20

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 duodecies – comma 4

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo, per crisi si intende un evento eccezionale, inatteso e improvviso, naturale o antropogenico, di natura e portata straordinarie che si verifica all'interno o all'esterno dell'Unione, avente impatti diretti o indiretti significativi sul settore del trasporto su strada o sull'economia o sul benessere dei cittadini dell'Unione, in cui il normale funzionamento della società è perturbato in modo significativo e in cui l'interesse pubblico richiede un'azione urgente.";

Emendamento

Ai fini del presente articolo, per crisi si intende un evento eccezionale, inatteso e improvviso, naturale o antropogenico, di natura e portata straordinarie che si verifica all'interno o all'esterno dell'Unione, avente impatti diretti o indiretti significativi sul settore del trasporto su strada o sull'economia o sul benessere, **compresa la sicurezza**, dei cittadini dell'Unione, in cui il normale funzionamento della società è perturbato in modo significativo e in cui l'interesse pubblico richiede un'azione urgente.";

Emendamento 50 **Proposta di direttiva** **Articolo 3 – paragrafo 1**

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di adozione + **due anni**] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

Emendamento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di adozione + **un anno**] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

Emendamento 51 **Proposta di direttiva** **Allegato I – tabella**

Testo della Commissione

1. Dimensioni massime autorizzate dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a)		
1.1 Lunghezza massima		
	— veicolo a motore diverso da un autobus	12,00 m
	— rimorchio	12,00 m
	— autoarticolato	16,50 m
	— autotreno	18,75 m
	— autosnodato	18,75 m
	— autobus a 2 assi	13,50 m
	— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
	— autobus + rimorchio	18,75 m
1.2 Larghezza massima		
	a) tutti i veicoli, esclusi quelli di cui alla lettera b)	2,55 m
	b) sovrastrutture di veicoli condizionati o container o casse mobili condizionati trasportati da veicoli	2,60 m
1.3 Altezza massima		
	— tutti i veicoli	4,00 m
	— veicoli o veicoli combinati che trasportano, nel trasporto intermodale, uno o più container di altezza esterna standard pari a 9' 6" (container ad alta cubatura)	4,30 m
1.4 Sono compresi nei valori di cui ai punti <u>1.1</u> , <u>1.2</u> , <u>1.3</u> , <u>1.6</u> , <u>1.7</u> , <u>1.8</u> e <u>4.4</u> le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container.		
1.4 bis. Qualora ad un autobus siano aggiunte sovrastrutture amovibili quali i porta-sci, la lunghezza del veicolo, sovrastrutture comprese, non deve superare la lunghezza massima prevista al punto 1.1.		
1.5 Ogni veicolo a motore o veicolo combinato in movimento deve potersi iscrivere in una corona circolare dal raggio esterno di 12,50 m e dal raggio interno di 5,30 m.		

1.5 bis. Ulteriori requisiti per gli autobus				
	A veicolo fermo è tracciato con una linea sul terreno un piano verticale tangente al lato del veicolo e orientato verso l'esterno della circonferenza. Per gli autosnodati le due unità rigide devono essere allineate al piano.			
	Quando il veicolo entra con un movimento in linea retta nella superficie circolare descritta al punto 1.5, nessuna sua parte deve discostarsi da tale piano verticale di più di 0,60 m.			
1.6 Avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio			12,00 m	
1.7 Distanza massima misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e dell'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato, meno la distanza fra la parte posteriore del veicolo a motore e la parte anteriore del rimorchio			15,65 m	
1.8 Distanza massima, misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato			16,40 m.	
2. Peso massimo autorizzato dei veicoli				
2.1 Veicoli facenti parte di un veicolo combinato				
	2.1.1	Rimorchi a 2 assi	18 t	
	2.1.2	Rimorchi a 3 assi	24 t	
2.2 Veicoli combinati				
	2.2.1	Autotreni a 5 o 6 assi		
		a) veicolo a motore a 2 assi con rimorchio a 3 assi	40 t	
		b) veicolo a motore a 3 assi con rimorchio a 2 o 3 assi	40 t	
	2.2.2	Autoarticolati a 5 o 6 assi		
		a)	veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi	40 t
		b)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi	40 t
		c)	veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	42 t

	d)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	44 t
2.2.3	Autotreni a 4 assi composti da un veicolo a motore a 2 assi e da un rimorchio a 2 assi		36 t
2.2.4	Autoarticolati a 4 assi composti da un veicolo a motore a 2 assi e da un semirimorchio a 2 assi, se la distanza assiale del semirimorchio:		
	2.2.4.1	è pari o superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,8 m	36 t
	2.2.4.2	è superiore a 1,8 m	36 t
Se il peso massimo autorizzato del veicolo a motore (18 t) e il peso massimo autorizzato dell'asse tandem del semirimorchio (20 t) sono rispettati e l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, il peso massimo autorizzato di cui al punto 2.2.4.2 è incrementato di 2 tonnellate.			
Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.2 sono incrementati del peso supplementare della tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.			
Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.1 e 2.2.2 sono incrementati di 4 tonnellate.			
Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.			
2.3 Veicoli a motore			
2.3.1	Veicoli a motore a 2 assi diversi dagli autobus:		18 t
2.3.2	Autobus a 2 assi:		19,5 t
2.3.3	Veicoli a motore a 3 assi:		25 t
2.3.4	Veicoli a motore a 3 assi quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t:		26 t
2.3.5	Veicoli a motore a 4 assi con 2 assi sterzanti quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse		32 t

		non supera 9,5 t:	
2.3.6	Veicoli a motore a 5 assi con 2 assi sterzanti quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t:		40 t
Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3, punti 2.3.1, 2.3.3 e 2.3.4, sono incrementati del peso supplementare della tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.			
Nel caso di veicoli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3 sono incrementati di 2 tonnellate.			
2.4 Autosnodato a 3 assi			28 t
Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 28 t di cui alla sottosezione 2.4 è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.			
Nel caso di veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 28 t di cui alla sottosezione 2.4 è incrementato di 2 tonnellate			
3. Peso massimo autorizzato per asse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)			
3.1 Assi semplici			
	Asse non motore semplice		10 t
3.2 Assi tandem dei rimorchi e semirimorchi			
	La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
3.2.1	è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$)		11 t
3.2.2	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)		16 t
3.2.3	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)		18 t
3.2.4	è pari o superiore a 1,8 m ($1,8 \leq d$)		20 t
3.3 Assi tridem dei rimorchi e semirimorchi			

	La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
	3.3.1	è pari o inferiore a 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t
	3.3.2	è superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4 Asse motore			
	3.4.1	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2, 2.3 e 2.4 diversi dai veicoli a emissioni zero	11,5 t
	3.4.2	Asse motore dei veicoli a emissioni zero di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2	12,5 t
	3.4.3	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	12,5 t
3.5 Assi tandem dei veicoli a motore			
	La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
	3.5.1	è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$)	11,5 t
	3.5.2	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.5.3	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
		Quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t	19 t
4. Caratteristiche connesse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)			
4.1 Tutti i veicoli			
	Il carico sull'asse motore o sugli assi motori di un veicolo o di un veicolo combinato non deve essere inferiore al 25 % del peso totale a pieno carico del veicolo o del veicolo combinato, se impiegato nel traffico internazionale.		
4.2 Autotreni			
	La distanza tra l'asse posteriore di un veicolo a motore e l'asse anteriore di un rimorchio non deve essere inferiore a 3,00 m.		
4.3 Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse			

	Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.
4.4 Semirimorchi	
	L'avanzamento, misurato orizzontalmente, sull'asse della ralla rispetto ad un punto qualsiasi della parte anteriore del semirimorchio non deve essere superiore a 2,04 m.

Emendamento

1. Dimensioni massime autorizzate dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a)		
1.1 Lunghezza massima		
	— veicolo a motore diverso da un autobus	12,00 m
	— rimorchio	12,00 m
	— autoarticolato	16,50 m
	— autotreno	18,75 m
	— autosnodato a 3 assi	18,75 m
	— autosnodato a 4 assi	21,00 m
	— autobus a 2 assi	13,50 m
	— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
	— autobus + rimorchio	18,75 m
1.2 Larghezza massima		
	a) tutti i veicoli, esclusi quelli di cui alla lettera b)	2,55 m
	b) sovrastrutture di veicoli condizionati o container o casse mobili condizionati trasportati da veicoli	2,60 m
1.3 Altezza massima		
	— tutti i veicoli	4,00 m

	— veicoli o veicoli combinati che trasportano, nel trasporto intermodale, uno o più container di altezza esterna standard pari a 9' 6" (container ad alta cubatura)		4,30 m
1.4 Sono compresi nei valori di cui ai punti <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4</u> le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container.			
1.4 bis. Qualora ad un autobus siano aggiunte sovrastrutture amovibili quali i porta-sci, la lunghezza del veicolo, sovrastrutture comprese, non deve superare la lunghezza massima prevista al punto 1.1.			
1.5 Ogni veicolo a motore o veicolo combinato in movimento deve potersi iscrivere in una corona circolare dal raggio esterno di 12,50 m e dal raggio interno di 5,30 m.			
1.5 bis. Ulteriori requisiti per gli autobus			
	A veicolo fermo è tracciato con una linea sul terreno un piano verticale tangente al lato del veicolo e orientato verso l'esterno della circonferenza. Per gli autosnodati le due unità rigide devono essere allineate al piano.		
	Quando il veicolo entra con un movimento in linea retta nella superficie circolare descritta al punto 1.5, nessuna sua parte deve discostarsi da tale piano verticale di più di 0,60 m.		
1.6 Avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio			12,00 m
1.7 Distanza massima misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e dell'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato, meno la distanza fra la parte posteriore del veicolo a motore e la parte anteriore del rimorchio			15,65 m
1.8 Distanza massima, misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato			16,40 m.
2. Peso massimo autorizzato dei veicoli			
2.1 Veicoli facenti parte di un veicolo combinato			
	2.1.1	Rimorchi a 2 assi	18 t
	2.1.2	Rimorchi a 3 assi	24 t
2.2 Veicoli combinati			
	2.2.1	Autotreni a 5 o 6 assi	

		a) veicolo a motore a 2 assi con rimorchio a 3 assi	40 t
		b) veicolo a motore a 3 assi con rimorchio a 2 o 3 assi	40 t
2.2.2	Autoarticolati a 5 o 6 assi		
	a)	veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi	40 t
	b)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi	40 t
	c)	veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	44 t
	d)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	44 t
2.2.3	Autotreni a 4 assi composti da un veicolo a motore a 2 assi e da un rimorchio a 2 assi		36 t
2.2.4	Autoarticolati a 4 assi composti da un veicolo a motore a 2 assi e da un semirimorchio a 2 assi, se la distanza assiale del semirimorchio:		
	2.2.4.1	è pari o superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,8 m	36 t
	2.2.4.2	è superiore a 1,8 m	36 t
	Se il peso massimo autorizzato del veicolo a motore (18 t) e il peso massimo autorizzato dell'asse tandem del semirimorchio (20 t) sono rispettati e l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, il peso massimo autorizzato di cui al punto 2.2.4.2 è incrementato di 2 tonnellate.		
Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli a motore alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a motore a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.2 sono incrementati del peso supplementare della tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.			
Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli a motore a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.1 e 2.2.2 sono incrementati di 4 tonnellate.			
Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli a motore a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.			
<i>Nel caso di veicoli combinati comprendenti rimorchi o semirimorchi con tecnologie a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.</i>			

<i>Quando più di uno degli incrementi per veicoli combinati di cui sopra si applicano a un unico veicolo combinato, tali incrementi si applicano in modo cumulativo.</i>			
2.3 Veicoli a motore			
	2.3.1	Veicoli a motore a 2 assi diversi dagli autobus:	18 t
	2.3.2	Autobus a 2 assi:	19,5 t
	2.3.3	Veicoli a motore a 3 assi:	25 t
	2.3.4	Veicoli a motore a 3 assi quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t:	26 t
	2.3.5	Veicoli a motore a 4 assi con 2 assi sterzanti quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t:	32 t
	2.3.6	Veicoli a motore a 5 assi con 2 assi sterzanti quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t:	40 t
	Nel caso di veicoli <i>a motore</i> alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli <i>a motore</i> a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3, punti 2.3.1, 2.3.3 e 2.3.4, sono incrementati del peso supplementare della tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.		
	Nel caso di veicoli <i>a motore</i> a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3 sono incrementati di 2 tonnellate.		
2.4 Autosnodato a 3 assi			28 t
2.5 Autosnodato a 4 assi			32 t
	Nel caso di veicoli <i>a motore</i> alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli <i>a motore</i> a emissioni zero, <i>i pesi massimi autorizzati</i> di cui <i>alle sottosezioni 2.4 e 2.5 sono incrementati</i> del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.		
	Nel caso di veicoli <i>a motore</i> a emissioni zero, <i>i pesi massimi autorizzati</i> di cui <i>alle</i>		

	sottosezioni 2.4 e 2.5 sono incrementati di 2 tonnellate.		
3. Peso massimo autorizzato per asse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)			
3.1 Assi semplici			
	Asse non motore semplice		10 t
3.2 Assi tandem dei rimorchi e semirimorchi			
	La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
	3.2.1	è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
	3.2.2	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.2.3	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
	3.2.4	è pari o superiore a 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3 Assi tridem dei rimorchi e semirimorchi			
	La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
	3.3.1	è pari o inferiore a 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t
	3.3.2	è superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4 Asse motore			
	3.4.1	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2, 2.3 e 2.4 diversi dai veicoli a emissioni zero	11,5 t
	3.4.2	Asse motore dei veicoli a emissioni zero di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2	12,5 t
	3.4.3	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	12,5 t
	3.4.4	Autobus a 3 assi a emissioni zero	12,5 t
3.5 Assi tandem dei veicoli a motore			
	La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
	3.5.1	è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$)	11,5 t
	3.5.2	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t

	3.5.3	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
		Quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t. <i>Nel caso di veicoli a motore a emissioni zero, la somma massima dei pesi per asse di un tandem è incrementato di 1 tonnellata.</i>	19 t
3.6 Assi tridem dei veicoli a motore			
	<i>La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:</i>		
	3.6.1	<i>è inferiore a 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	<i>21 t</i>
	3.6.2	<i>è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>24 t</i>
4. Caratteristiche connesse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)			
4.1 Tutti i veicoli			
	Il carico sull'asse motore o sugli assi motori di un veicolo o di un veicolo combinato non deve essere inferiore al 25 % del peso totale a pieno carico del veicolo o del veicolo combinato, se impiegato nel traffico internazionale.		
4.2 Autotreni			
	La distanza tra l'asse posteriore di un veicolo a motore e l'asse anteriore di un rimorchio non deve essere inferiore a 3,00 m.		
4.3 Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse			
	Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 o 5 assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.		
4.4 Semirimorchi			
	L'avanzamento, misurato orizzontalmente, sull'asse della ralla rispetto ad un punto qualsiasi della parte anteriore del semirimorchio non deve essere superiore a 2,04 m.		